@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
04/2019

Warszawski Transport Publiczny

Dziesięć lat linii lokalnych




136 CYNAMONOWA
A740

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Dziesięć lat temu na trasy w aglomeracji warszawskiej wyruszyły autobusy linii lokalnych. Chyba mało kto wtedy przypuszczał, jak wielki sukces odniosą. To było coś nowego, a jednocześnie oferta, której potrzebowali mieszkańcy podwarszawskich gmin. Nic dziwnego, że po Lesznowoli, która pierwsza włączyła się we współpracę z Zarządem Transportu Miejskiego, dołączały kolejne samorządy i linie dowozowe powstają w dalszym ciągu – dziś jest ich 48.

Tego jubileuszu nie byłoby bez dobrej współpracy ZTM z władzami podwarszawskich gmin. Warto dodać, że „eLki" spełniają bardzo ważną rolę społeczną, pomagają likwidować białe plamy na komunikacyjnej mapie aglomeracji warszawskiej. Dyrektor Pionu Przewozów ZTM Andrzej Franków opowiada o początkach tworzenia linii lokalnych oraz zdradza, gdzie narodził się ten pomysł.

Zapraszamy również do przeczytania materiału, w którym przedstawiamy, jak na co dzień wygląda współpraca na linii ZTM – gminy. Jak ustala się trasy, ile osób może korzystać z tej oferty, jakie korzyści czerpie Warszawski Transport Publiczny z tego, że istnieją linie L?

Tej wiosny na pętlach autobusowych i tramwajowych znowu kwitną tysiące krokusów, żonkili i tulipanów. W tym kolorowym zestawie są też różnobarwne bratki i stokrotki. Warto zapoznać się z tekstem, w którym autorki ukwiecenia warszawskich pętli komunikacyjnych przedstawiają swoje pomysły.

Od kwietnia można kupować bilety WTP nowego wzoru. Jak zmieniał się na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat wygląd biletów obowiązujących w warszawskiej komunikacji? Jakie elementy były ważne wtedy, a co nowego pojawia się obecnie?

Zachęcamy do lektury

Nowe bilety komunikacji miejskiej – już w sprzedaży

Zmienia się wzór graficzny biletów kartonikowych obowiązujących w Warszawskim Transporcie Publicznym. Od 8 kwietnia można je kupić w Punktach Obsługi Pasażerów.

Wszystkich, którzy chcieliby kupić bilety nowego wzoru zapraszamy do Punktów Obsługi Pasażerów. Od 8 kwietnia są tam dostępne wszystkie typy biletów. W innych punktach handlowych (np. salonikach prasowych, kioskach, niektórych sklepach) znajdą się w sprzedaży w miarę wyczerpywania się zapasów starych biletów.

Co się zmienia w wyglądzie biletów kartonikowych? Nowe są wszystkie rodzaje biletów kartonikowych, od 20-minutowego po 3-dniowy, a także bilet weekendowy i wejściówki do metra. Na biletach jest nazwa po polsku i angielsku, cena, informacja o tym, w której strefie komunikacyjnej obowiązują oraz logo Warszawskiego Transportu Publicznego czyli stylizowana litera „t", przypominająca kształtem warszawską Syrenkę.

Nowe bilety są zróżnicowane kolorystycznie, np. 75-minutowy jednorazowy przesiadkowy ma kolor zielony, a dobowy jest koloru niebieskiego. Bilety ulgowe mają jaśniejszy odcień koloru obowiązującego dla danego rodzaju biletu.

Bilety z dotychczasowym wzorem w dalszym ciągu zachowują swoją ważność.



Konsultacje społeczne: autobusy po uruchomieniu metra

Jakimi trasami będą jeździły autobusy po otwarciu trzech nowych stacji metra na Pradze-Północ i Targówku? Z jaką częstotliwością? Oto propozycje zmian przygotowane przez Zarząd Transportu Miejskiego. Zapraszamy na konsultacje społeczne.

W tym roku pociągi metra pojadą nowym odcinkiem II linii od Dworca Wileńskiego do stacji Trocka. Dzięki temu możliwy będzie szybki i sprawny dojazd do centrum Pragi, do Śródmieścia i na Wolę z Targówka Mieszkaniowego, ale także – z przesiadką do metra przy ulicy Trockiej – z Bródna, z osiedli we wschodniej części Białołęki, a także z Marek, Ząbek i Radzymina. Głównym założeniem projektu zmian w układzie linii komunikacyjnych jest zatem zapewnienie dogodnego dojazdu do stacji Trocka z tych miejsc, przy utrzymaniu wielu bezpośrednich połączeń z centrum Pragi i Śródmieściem.

Zarząd Transportu Miejskiego przedstawił propozycje zmian w układzie komunikacyjnym, które mają objąć linie: 120, 156 i 256, 160, 162, 169 i 369, 170, 212, 227, 262, 345, 517 527, E-7 oraz 140, 340 i 738.

Zapraszamy do dyskusji, swoje uwagi można zgłaszać drogą elektroniczną na adres konsultacje@ztm.waw.pl. Na początku maja zaprosimy wszystkich zainteresowanych na spotkania konsultacyjne na Pradze-Północ, Targówku i Białołęce



oraz w Markach. Udostępnimy również ankietę w Internecie. **Opinie zbieramy do 23 czerwca 2019 r.**

Ze szczegółami proponowanych zmian można się zapoznać na stronie internetowej www.ztm.waw.pl.

Język ukraiński w biletomatach

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego posługują się różnymi językami. Ci, którzy nie znają polskiego, mogli jak dotąd korzystać z automatów biletowych wyświetlających informacje po angielsku, niemiecku i rosyjsku. Teraz do menu biletomatów dołącza język ukraiński.

W Warszawie mieszka, pracuje i uczy się coraz więcej osób pochodzących z Ukrainy. Stołecznemu Zarządowi Transportu Miejskiego zależy na tym, aby każdy pasażer mógł sprawnie i bezproblemowo kupić bilet Warszawskiego Transportu Publicznego. Dlatego ZTM podjął rozmowy z operatorami obsługującymi automaty biletowe, aby wprowadzili do biletomatów ukraińskojęzyczne menu.

Język ukraiński pojawił się już w ponad 1,5 tys. urządzeń działających w autobusach Warszawskiego Transportu Publicznego. To automaty biletowe we wszystkich pojazdach Miejskich Zakładów Autobusowych, PKS Grodzisk Mazowiecki i firmy Arriva. Menu po ukraińsku będzie dostępne również w 583 nowych biletomatach pojazdowych, których montaż trwa w warszawskich tramwajach.

Automaty biletowe są coraz ważniejszym kanałem dystrybucji biletów Warszawskiego Transportu Publicznego. W 2018 r. w biletomatach stacjonarnych pasażerowie kupili 15,7 mln biletów czasowych, 9,4 mln jednorazowych, 402 tys. krótkookresowych i 2,2 mln długookresowych. Natomiast w urządzeniach zamontowanych w pojazdach zakupiono w zeszłym roku łącznie 6,2 mln biletów czasowych, 5,8 mln jednorazowych, 15,9 tys. krótkookresowych i 662,1 tys. biletów długookresowych.

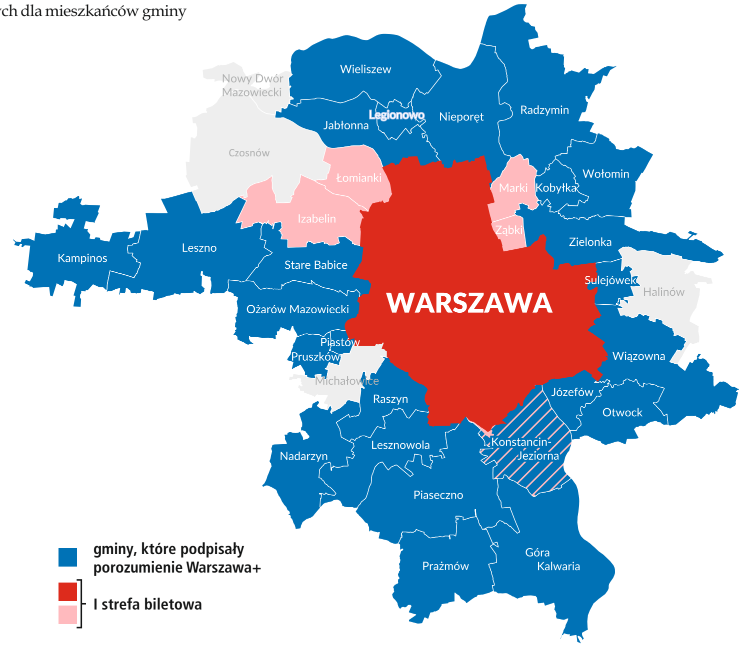
Od kwietnia w Prażmowie tańsze bilety WTP

Dobra wiadomość dla mieszkańców gminy Prażmów – mogą już korzystać z tańszych biletów Warszawskiego Transportu Publicznego. Władze gminy zadecydowały o przystąpieniu do rozszerzonej oferty Warszawa+, która cieszy się coraz większym zainteresowaniem pasażerów dojeżdżających do stolicy z podwarszawskich miejscowości.

Władze gminy podpisały umowę z warszawskim Zarządem Transportu Miejskiego na mocy której Prażmów przystąpił do oferty Warszawa+. Samorządowcy zdecydowali się na dopłaty do biletów metropolitalnych dla mieszkańców gminy w II progu dofinansowania. Oznacza to, że za bilet 30-dniowy normalny imienny ważny w obu strefach od poniedziałku 1 kwietnia mieszkaniec gminy Prażmów płaci jedynie 150 zł, czyli o 30 zł mniej niż dotychczas. Natomiast kupno biletu 90-dniowego normalnego imiennego, ważnego w obu strefach, to wydatek 390 zł – niższy o 70 zł niż dotąd.

Rozszerzona oferta Warszawa+ działa od 1 września 2018 r. Każda gmina stołecznej aglomeracji może dofinansować swoim mieszkańcom zakup biletów WTP. Najwięcej samorządów wybrało trzeci, najwyższy poziom dopłaty. Porozumienia w tej sprawie warszawski ZTM podpisał z 25 gminami. Poza Prażmowem, na krok ten zdecydowały się: Góra Kalwaria, Kobyłka, Jabłonna, Józefów, Kampinos, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Nadarzyn, Nieporęt, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin oraz Zielonka.

Oferta Warszawa+ cieszy się dużym zainteresowaniem wśród mieszkańców podwarszawskich gmin. Od połowy sierpnia 2018 r. do końca lutego 2019 r. zakodowano łącznie ponad 121,5 tys. Biletów Metropolitalnych. W styczniu zapisano ich na kartach ok. 22 tys., a w lutym – 18,8 tys. Bilety w ofercie Warszawa+ kodować można w 21 Punktach Obsługi Pasażerów na terenie Warszawy oraz w punktach w Legionowie, Piasecznie i Łomiankach. ■



Budowa na ulicy Klasyków

Na ulicy Klasyków budowana jest kanalizacja. Z tego powodu autobusy linii 152 w kierunku Białołęki Dworskiej jeżdżą zmienioną trasą.

Prace przy skrzyżowaniu ulicy Klasyków z Modlińską rozpoczęły się od czwartku, 4 kwietnia. Autobusy linii 152, w kierunku „Białołęka Dworska" jeżdżą objazdem:

TARCHOMIN – … – Światowida – Modlińska – J. Mehoffera – Orchowiecka – Fletniowa – Klasyków – … – **BIAŁOŁĘKA DWORSKA**.

W kierunku Tarchomina trasa się nie zmieniła się. Autobusy nie podjeżdżają na przystanki Klasyków 04 i Krokwi 02. W zamian zatrzymują się na żądanie na tymcza-sowych przystankach Podgórna 52 (na ul. Orchowieckiej za Podgórną) i Kiersnowskiego 52 (na ul. Fletniowej za K. Kiersnowskiego). ■

Kolejarze pracują

Cały czas trwają prace na torach prowadzących do stacji Warszawa Gdańska prowadzone przez zarządcę infrastruktury, spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Od wtorku 16 kwietnia do 8 czerwca zmieniać się będzie kursowanie pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich do i z Legionowa.



W tym czasie zamknięty będzie jeden z torów pomiędzy stacjami Warszawa ZOO a Warszawa Praga. Remont rozjazdów nad rondem S. Starzyńskiego jest fragmentem większej inwestycji, związanej z budową przystanku kolejowego Warszawa Stalowa zlokalizowanego niedaleko ulicy Radzymińskiej. To właśnie tam będzie można się przesiąść z pociągów do II linii metra, korzystając z budowanej obecnie stacji Szwedzka. W ramach prowadzonych prac wymieniane są rozjazdy oraz montowane nowe urządzenia sterowania ruchem. Na potrzeby remontu powstał tor tymczasowy – pociągi jeżdżą po nim w obu kierunkach, stąd też ograniczenia w ruchu.

Od 16 kwietnia do 8 czerwca zmienią się godziny odjazdów pociągów SKM **S3** i **S9** oraz KM **RL** i **R90**. Niektóre pociągi zatrzymywać się będą na stacjach Warszawa Praga i Warszawa Toruńska przy przeciwnej krawędzi peronu niż wynikałoby to z ich kierunku jazdy. Ponadto:

- część pociągów SKM **S9** zostanie odwołana w całej relacji, część pojedzie w relacji skróconej: Warszawa Zachodnia peron 8 – Warszawa Gdańska, a niektóre ominą przystanki Warszawa Toruńska i Warszawa Praga.
- cześć pociągów KM linii **R90** zostanie odwołana, a niektóre wycofane z odcinka Warszawa Praga – Warszawa Zachodnia peron 8 i pojadą do stacji Warszawa Wschodnia. Ponadto wybrane pociągi ominą przystanki Warszawa Toruńska i Warszawa Praga, z kolei część pociągów przyspieszonych będzie miała wyznaczone dodatkowe postoje na stacji Warszawa Praga.
- w rozkładzie pojawi się dodatkowy, poranny pociąg SKM **S3** na skróconej trasie Warszawa Zachodnia – Legionowo Piaski przez Warszawę Centralną.

Szczegóły na stronie **www.wtp.waw.pl.**

Honorowanie biletów

Bilety ZTM wszystkich rodzajów z uwzględnieniem stref biletowych honorowane będą w pociągach KM na odcinku Legionowo – Warszawa Zachodnia (p. Warszawę Wschodnią lub Warszawę Gdańską).

Bilety KM (do odpowiednich stacji, strefowe oraz sieciowe) ważne będą

- w pociągach SKM linii:
  - **S9** na odcinku Legionowo – Warszawa Zachodnia,
  - **S3** na odcinku Legionowo – Warszawa Zachodnia,
  - **S1, S2** na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia,
- w autobusach i tramwajach linii:
  - **1** i **41** na odcinku Budowlana – Dw. Gdański,
  - **176** na odcinku PKP Żerań – Budowlana,
  - **204** na odcinku Bartnicza – PKP Praga,

Oraz w autobusach i tramwajach, których trasy pokrywają się z tymi odcinkami.

Pasażerowie z biletami kartonikowymi ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, są zoobowiązani do ich skasowania przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu w formacie 24-godzinnym, czyli np. 17.04. godz. 06.55, a posiadacze biletów zakodowanych na WKM muszą je uprzednio aktywować.

Budowa metra na Zaciszu. Linia 512 na objeździe

Budowa stacji metra „Zacisze" wkracza w kolejny etap. W rejonie prac obowiązuje nowa organizacja ruchu, a autobusy linii 512 zostały skierowane na inną trasę.

Na potrzeby budowy stacji metra „Zacisze", na ok. trzy miesiące, wyłączone z ruchu zostało skrzyżowanie ulic Figara, Codziennej, Rolanda i Spójni. To właśnie w tym miejscu będą wyjścia z przystanku podziemnej kolei, której korpus powstaje pod ul. Figara.

Objazd zamkniętego skrzyżowania został poprowadzony ulicami Codzienną – Blokową – Gliwicką – Krośniewicką – Samarytanka. Dodatkowo na ul. Ogrodniczej obowiązuje jeden kierunek ruchu – tylko w stronę Codziennej. Ta ostatnia zmiana ma związek z korektą trasy autobusów linii 512, które jadą teraz prosto ul. Codzienną i skręcają w Blokową. Tam zlokalizowany jest przystanek dla wysiadających. Przystanek dla wsiadających znajduje się na ul. Codziennej, na którą autobusy wracają ulicami Gliwicką i Ogrodniczą (na tej ulicy jest przystanek techniczny).



Nowe autobusy na gaz

Już wkrótce w Warszawskim Transporcie Publicznym zadebiutują 18-metrowe autobusy o napędzie gazowym wyprodukowane przez Solarisa. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie podpisał umowę z firmą Arriva na obsługę komunikacyjną 54 takimi pojazdami.

To kolejny kontrakt ZTM zwiększający liczbę niskoemisyjnych autobusów jeżdżących w stolicy. Zarząd Transportu Miejskiego, realizując politykę czystego powietrza, w przetargach, w których biorą udział prywatni operatorzy, premiuje autobusy z alternatywnym napędem. Podjęte przez ZTM w ostatnich latach działania doprowadziły do kompleksowej wymiany floty pojazdów prywatnych operatorów autobusowych. Duże inwestycje w tej sferze realizują także Miejskie Zakłady Autobusowe.

Zawarta dziś umowa obejmuje świadczenie usług przewozowych 50 autobusami Solaris Urbino 18 CNG oraz zapewnienie czterech takich pojazdów rezerwowych. Warta 291 mln zł umowa została podpisana na 8 lat. Rocznie autobusy będą wykonywały łącznie ok. 4 mln wozokilometrów. Po rozpoczęciu realizacji tego kontraktu, Arriva z flotą 142 pojazdów będzie drugim największym prywatnym operatorem autobusowym w Warszawie. Gazowe 18-metrowe autobusy marki Solaris będą wozić pasażerów od września.

Zaoferowane przez przewoźnika przegubowe Solaris Urbino 18 CNG wyposażone są w szereg ekologicznych rozwiązań gwarantujących niską emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Napędzane są sprężonym gazem ziemnym, magazynowanym w umieszczonych na dachu pojazdu butlach o łącznej pojemności 1700 litrów. Silnik każdego z tych autobusów spełnia restrykcyjną unijną normę emisji Euro VI. Autobusy na gaz są także wyraźnie cichsze od klasycznych diesli.

- *Zarząd Transportu Miejskiego wspiera rozwój niskoemisyjnej mobilności w stolicy. Opowiadamy się za jak najszerszym wykorzystywaniem ekologicznych pojazdów w komunikacji zbiorowej w Warszawie i w całej aglomeracji. Cieszy nas to, że kolejne ponad 50 nowych autobusów na stołecznych ulicach będzie wykorzystywać napęd gazowy* – powiedziała **Katarzyna Strzegowska, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie**.

- *Podpisana dziś umowa to nasz trzeci kontrakt na komunikację miejską w Warszawie. To duża satysfakcja, że możemy być częścią warszawskiego systemu komunikacji i świadczyć coraz więcej usług dla mieszkańców Warszawy. Ogromnie cieszy też fakt, że autobusy, które wyjadą na ulice Warszawy, mają ekologiczny napęd.* – zaznaczył **Piotr Halupczok, prezes Grupy Arriva w Polsce**.

W gazowcu Arrivy pasażerowie będą mogli skorzystać z 39 miejsc siedzących. Solaris wyposażył te autobusy w rozbudowany pakiet systemów elektronicznych, obejmujący m.in. informację głosową, stały monitoring wnętrza i otoczenia pojazdu, system zliczania pasażerów i łączność alarmową kierowcy. Pojazdy te posiadają również automaty biletowe i klimatyzację.

Jak zawsze w przypadku przetargów na obsługę komunikacyjną organizowanych przez ZTM, aby podpisać kontrakt, operator musiał spełnić szereg wymogów. Chodziło zarówno o posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego niezbędnego dla utrzymania pojazdów, jak i zapewnienie kierowców o odpowiednich kwalifikacjach. Chodzi tutaj o znajomość języka polskiego przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym (poziom B1), znajomość układu komunikacyjnego, topografii Warszawy i okolic oraz przepisów porządkowych i taryfowych. ZTM wymagał także od operatora, aby jego pracownicy byli zatrudnieni na podstawie umowy o pracę.

Warto podkreślić, że już dziś w Warszawie jeździ ponad 160 autobusów zero- i niskoemisyjnych. To 31 pojazdów elektrycznych, 70 hybrydowych i 64 na gaz. Łącznie z 54 gazowcami firmy Arriva będzie ich więc prawie 220. Wkrótce takich pojazdów będzie jeszcze więcej. Na ulice Warszawy wyjechały również pierwsze autobusy gazowe marki MAN z zakupionej partii aż 110 takich wozów w ramach kontraktu z Miejskimi Zakładami Autobusowymi. ■



Linie lokalne się sprawdziły

Andrzej Franków, dyrektor Pionu Przewozów ZTM o pomyśle współpracy z gminami, pierwszych porozumieniach i wpływie, jaki linie lokalne wywarły na transport w aglomeracji warszawskiej.

Właśnie mija dziesięć lat od uruchomienia pierwszych linii L. Na początku mogli z nich korzystać mieszkańcy gminy Lesznowola. Kto do kogo przyszedł z pomysłem?

Andrzej Franków, dyrektor Pionu Przewozów ZTM: Może się to wydawać dziwne w tej sytuacji, ale pomysł narodził się we współpracy gminy Stare Babice i ZTM. Czemu? To rozległa gmina, która potrzebowała sprawnego transportu publicznego. Chcieliśmy mieszkańcom taką ofertę zapewnić i dlatego zaczęliśmy pracować nad odpowiednim rozwiązaniem. Na początku musieliśmy pokonać problemy prawne. Kiedy udało się rozstrzygnąć wszystkie zagadnienia, to jako pierwsza do systemu weszła Lesznowola. Tamten samorząd był gotowy od razu do działania, bo po Lesznowoli już jeździły gminne autobusy trzech linii oznaczone literą „L" i one zostały włączone do naszej sieci. Stąd też przyjęliśmy nazwę „L", która świetnie pasuje jako skrót od słowa „lokalne", a *de facto* pochodzi od nazwy „Lesznowola".

Inne gminy ruszyły śladem Lesznowoli?

To rozwiązanie się sprawdziło, mieszkańcy Lesznowoli i pobliskich miejscowości to rozwiązanie chwalili, bo uzyskali dostęp do naszej komunikacji miejskiej. Podstawą funkcjonowania linii lokalnych jest dowożenie pasażerów do naszych linii magistralnych: autobusowych, linii kolejowych, czyli wszędzie tam, gdzie można się przesiąść i skorzystać z dobrodziejstwa oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD. Okazało się, że niedużym nakładem środków znacznie rozszerzyliśmy zasięg oddziaływania taryfy ZTM.

Ta oferta ma wpływ na funkcjonowanie lokalnych społeczności?

To była zasadnicza zmiana, bo posiadacz biletu na 2. strefę nie musiał niczego dopłacać, ale jechał w ramach jednego biletu liniami lokalnymi, a następnie przesiadał się do „dużej" komunikacji warszawskiej. To rozszerza nasz transport aglomeracyjny, co jest





dla nas powodem do dumy. Dla mieszkańców ościennych gmin zastąpiliśmy likwidowane PKS-y czyli wypełniliśmy białe plamy komunikacyjne wokół Warszawy. Chcieliśmy zapewnić wszystkim mieszkańcom dostęp do komunikacji publicznej i mogę powiedzieć, że zlikwidowaliśmy wykluczenie komunikacyjne, a mieszkańcy uzyskali nawet więcej. Teraz, gdy mieszkańcy wielu gmin mogą kupować Bilety Metropolitalne, z jednym takim biletem mogą podróżować w 2. strefie i w Warszawie wszystkimi środkami komunikacji.

Trzeba było to rozwiązanie promować?

Kolejne gminy zaczęły przystępować niemal natychmiast do tego systemu. Regularnie spotykamy się z włodarzami gmin, z którymi mamy podpisane porozumienia. Zaczęliśmy im przedstawiać nasz pomysł, a pracownicy sekcji transportu aglomeracyjnego pomagali urzędnikom gminnym w opracowaniu koncepcji obsługi transportowej i włączenia lokalnego transportu w naszą sieć. Koordynowali tworzenie rozkładów, a czasem nawet tworzyli je sami, oczywiście *pro publico bono*. Informacja o tych liniach została włączona na naszą stronę internetową. Czy trzeba było promować eLki? Kiedyś mówiono, że dobry produkt nie potrzebuje reklamy, a ten produkt okazał się bardzo dobry, więc kolejne gminy zaczęły się integrować transportowo bez specjalnych kampanii promocyjnych.

Jaki wpływ ma funkcjonowanie linii „L" na resztę układu komunikacyjnego w aglomeracji?

Można to zjawisko zauważyć po reaktywacji Wspólnego Biletu na kolejowej linii wołomińskiej. Natychmiast powstały tam linie dowożące do stacji kolejowych, bo założenie „eLek" jest takie, że dowozimy pasażerów do mocnych linii komunikacyjnych naszego układu transportowego. Kolej, tramwaj, metro, ale też linie „700" są częścią naszego kręgosłupa komunikacyjnego.

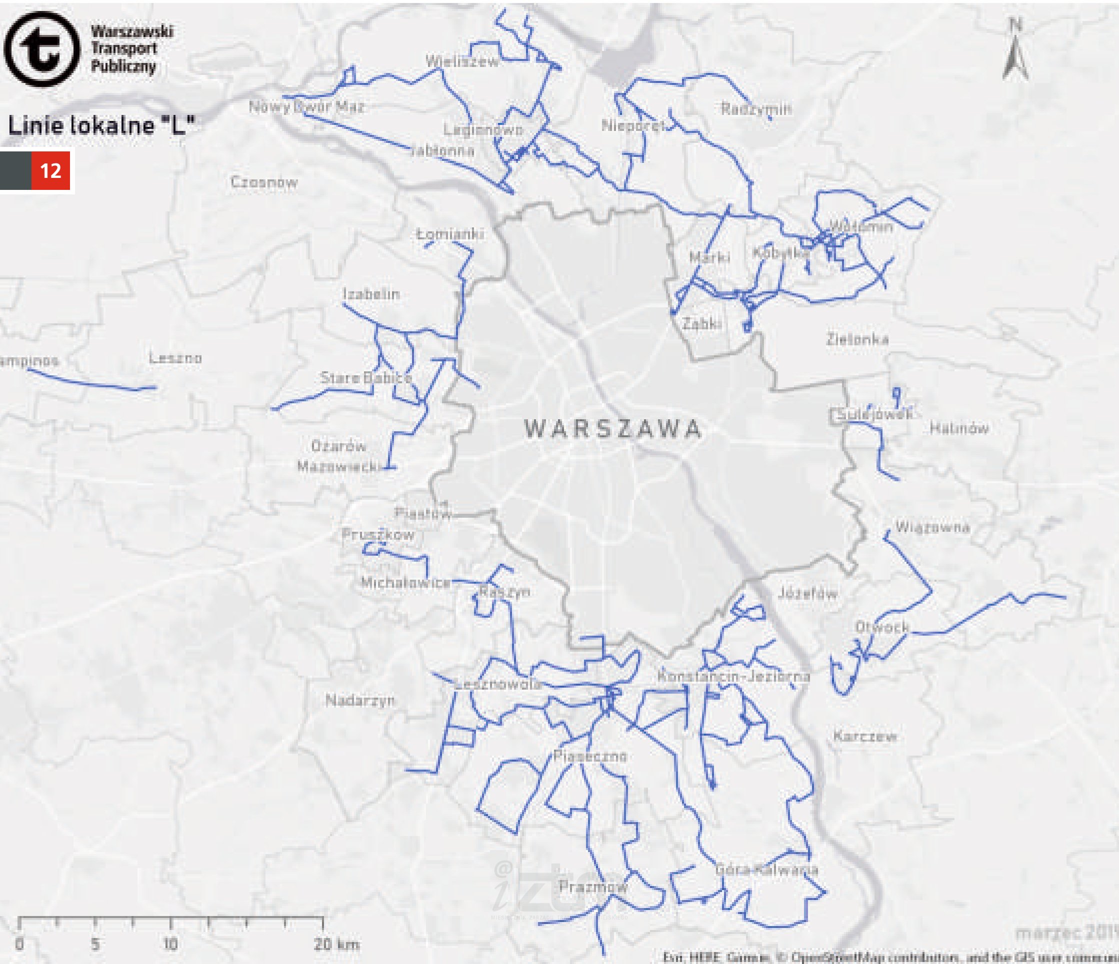
Jakie są plany ZTM dotyczące rozwoju linii lokalnych?

Są jeszcze gminy, które się zastanawiają nad przystąpieniem do tego programu, a potencjał jest naprawdę duży, dlatego pracujemy nad różnymi wariantami. Nie stawiamy sobie granic, po prostu chcemy obsługiwać mieszkańców Warszawy i aglomeracji. Tam, gdzie uda się rozsądnie zaplanować połączenia, tam pojedziemy. Nie ma w tym kontekście pojęcia „za daleko", chociaż oczywiście do Trójmiasta raczej nie dojedziemy. Można zauważyć prawidłowość, że jeżeli gdzieś wejdzie oferta Wspólnego Biletu, to z automatu pojawią się linie lokalne. Za przykład może posłużyć Karczew, który dzięki zyskał połączenie z koleją. ■

Likwidujemy białe plamy komunikacyjne

Autobusowe linie lokalne działają już od dziesięciu lat. Pełnią coraz ważniejszą rolę w systemie transportowym aglomeracji warszawskiej. W ich zasięgu mieszka nawet 500 tysięcy ludzi, którzy dzięki temu mogą wygodnie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego.

W środę 1 kwietnia 2009 r. na trasy ruszyły pierwsze autobusy linii podmiejskich, tzw. „eLek". Teraz, 10 lat po ich uruchomieniu, mamy już 48 takich połączeń. To łącznie prawie 800 km tras i 85 kursujących autobusów. Pomysł narodził się we współpracy gminy Stare Babice i Zarządu Transportu Miejskiego, ale kiedy ta współpraca przyjęła odpowiednie ramy prawne, to jako pierwsze w ramach organizowanego przez ZTM systemu, zaczęły kursować linie dowozowe w Lesznowoli.



Autobusy w tej gminie jeździły już wcześniej i były oznaczone literą "L" jak Lesznowola, stąd znakomicie pasowały do rozwijającej się oferty linii lokalnych. Na podstawie umowy z gminą Lesznowola uruchomiono wówczas pierwsze trzy linie: **L-1** połączyła stację kolejową w Piasecznie z Jankami, **L-3** – Piaseczno z Wolą Mrokowską, a **L-4** – Lesznowolę z Mysiadłem.

– *Dla mieszkańców rozwiązania te gwarantują sprawny i dostępny cenowo transport publiczny. Swobodnie mogą oni korzystać z transportu publicznego na podstawie Biletu Metropolitalnego. Jest to przykład skutecznej i efektywnej organizacji transportu zbiorowego we współpracy z m.st. Warszawa* – mówi **Maria Jolanta Batycka-Wąsik, wójt gminy Lesznowola**.

„ELki" okazały się doskonałym pomysłem. Linie szybko zyskiwały na popularności. W 2010 r. uruchomiono połączenia L-2 do Złotokłosu i L-5 do Bobrowca, na terenie gminy Piaseczno. W tym samym roku w powiecie legionowskim po raz pierwszy na swoje trasy wyjechały autobusy linii L-9 (z Wieliszewa do Legionowa) i L10 (z Janówka do Wieliszewa). Kolejnym krokiem było uruchomienie L12 w Piastowie i L13 z Zalesia Górnego do stacji w Piasecznie.

Sieć „eLek" rozbudowywano w następnych latach. Kolejne samorządy decydowały się na współpracę z ZTM. Teraz to już 48 połączeń. Najnowsze uruchomiono w październiku zeszłego roku w Sulejówku. Po raz pierwszy na trasy wyjechały wówczas autobusy linii L47 (kursujące po mieście) i L48 (łączące Michałówek z PKP Miłosna). Dzięki wysiłkowi gmin oraz ZTM udało się zlikwidować białe plamy komunikacyjne, powstałe po likwidacji połączeń obsługiwanych kiedyś przez PKS.



Jak działa i kształtuje się ten system?

Połączenia lokalne tworzą spójny system, który obrazowo można przedstawić jako: potoki, rzeczki, strumyki, wpływające do większych rzek, które zasilają największe rzeki, czyli najsilniejsze linie transportowe, dowożące pasażerów nawet do centrum stolicy. W ten sposób system się domyka i dzięki liniom lokalnym można dojechać do Warszawy niemal z każdego miejsca w aglomeracji.

– *Autobusy linii „L" zrewolucjonizowały komunikację w naszej gminie* – uważa **Daniel Putkiewicz, burmistrz Piaseczna**. – *W ciągu ostatnich 10 lat liczba lokalnych linii zwiększyła się u nas z dwóch do dwunastu, z czego osiem linii jest współorganizowanych przez gminę Piaseczno, a cztery linie przez nasze sąsiednie gminy. Dzięki temu skomunikowana została większość z 32 miejscowości z naszego terenu. Aby zachęcić naszych mieszkańców do korzystania z tego środka transportu w zeszłym roku zdecydowaliśmy o wprowadzeniu na naszych liniach „L" darmowych przejazdów dla posiadaczy Piaseczyńskiej Karty Mieszkańca. Dzięki temu w ostatnim czasie obserwujemy znaczny wzrost zainteresowania lokalnym transportem* – dodaje burmistrz Piaseczna.

Pokrycie znacznego obszaru aglomeracji nie oznacza, że linie lokalne przestały się rozwijać. Współpraca z samorządami układa się dobrze, a skoro gminy się rozrastają i zwiększa się liczba mieszkańców, to rosną również potrzeby przewozowe. Do organizacji transportu po-

trzeba nie tylko przewoźników, ale także zasobów i ludzi o odpowiedniej wiedzy, którzy będą wykonywać zadania organizacji, nadzoru i kontroli.

Dlatego jednostki samorządu terytorialnego powierzają to zadanie „doświadczonemu graczowi” na rynku komunikacyjnym, czyli Zarządowi Transportu Miejskiego. – *Widzimy się w roli integratora tego transportu, dlatego że mamy wspólną taryfę. To nie jest transport gminny, oderwany od większej całości* – mówi **Daniel Złamal, kierownik Sekcji Transportu Aglomeracyjnego w ZTM**.

Najważniejsza jest rozmowa

Wszystko odbywa się na zasadach partnerskich, także ustalanie tras, po których będą jeździć autobusy linii lokalnych. Czasem samorządowcy przychodzą z gotowym planem i sugerują, że chętnie wytyczyliby trasę o takim przebiegu. Często zdarzają się też sytuacje, w których to ZTM proponuje gminie rozwiązania, bo pracownicy zarządu mają olbrzymie, wieloletnie doświadczenie w organizowaniu przewozów i wytyczaniu tras.

Znajomość lokalnej topografii i potrzeb mieszkańców jest w tej sytuacji bardzo ważna, ale trzeba jeszcze uwzględnić warunki techniczne. Przykład? Na trasie zaproponowanej przez gminę droga może mieć zbyt małą szerokość, aby bezpiecznie przejechał nią autobus, natomiast inna ulica, w pobliżu może być odpowiednia i to nią mógłby kursować. Dlatego w każdej sytuacji na projekt musi spojrzeć pracownik ZTM, który zna układ komunikacyjny. – *Należy unikać tego, by trasy linii autobusowych się pokrywały lub, żeby autobus jechał równolegle do trasy pociągu.* – mówi Daniel Złamal. Takie rozwiązania są po prostu nieefektywne.

Rozmawiać trzeba nie tylko o przebiegu trasy, ale także o częstotliwości kursowania autobusu – jeśli będzie się pojawiał na ulicach zbyt rzadko, to nikt nie będzie chciał nim jeździć. Dlatego czasami lepiej wyznaczyć krótszą trasę, ale w zamian uzyskać większą częstotliwość kursowania. Dla pasażerów czas oczekiwania także wlicza się do czasu podróży komunikacją miejską.

Przy ustalaniu rozkładów oraz tras linii L bardzo ważne jest ich zsynchronizowanie z odjazdami pociągów. To wymagające zadanie, ze względu na zmiany kolejowych rozkładów jazdy, ale gminy oraz ZTM starają się tego pilnować – chodzi o to, by połączenie było jak najbardziej użyteczne dla pasażerów, którzy mogą dzięki temu korzystać z wygodnych przesiadek. Przy ustalaniu rozkładów jazdy brane są też pod uwagę godziny funkcjonowania szkół na terenie gminy, bo uczniowie to spora grupa pasażerów.

Korzyści dla Warszawy

- Funkcjonowanie linii lokalnych to także praca nad unifikacją i stałym podnoszeniem standardów obsługi pasażerów. Pasażerowi ta komunikacja ma się kojarzyć z Warszawą i naszymi działaniami. Każdy, kto wjeżdża w obszar oddziaływania ZTM, widzi nasze słupki przystankowe. Tutaj dzielimy się zadaniami z samorządami. Gminy budują perony, miejsca do bezpiecznego wsiadania, natomiast ZTM stawia słupki, swoje gabloty z rozkładem jazdy. Również tablice wewnątrz autobusu z przebiegiem trasy mają wygląd taki jak w pojazdach jeżdżących po stolicy. Dążymy do standardu warszawskiego, żeby pasażerowie mieli nowoczesne autobusy z biletomatami, z białymi wyświetlaczami – mówi Daniel Złamal.

Jakie korzyści z funkcjonowania linii L ma Warszawa? Każdy pasażer w autobusie, to automatycznie mniej samochodów na warszawskich ulicach. Dzięki wprowadzeniu tej oferty przybyło pasażerów WTP, a więc wpływy z biletów są większe. Oczywiście, uruchomienie kolejnej linii lokalnej nie oznacza skoku o 2-3 proc. liczby pasażerów, ale to wszystko składa się na ogólny wzrost wykonywanych przewozów. Warto również pamiętać, że tworzą się nawyki komunikacyjne, które mogą zaprocentować w przyszłości: młodzież, która uczy się w warszawskich szkołach podstawowych może dojechać na lekcje i wrócić do domu bezpłatnie.

Pętle w kwiatach

Kwiatowe dywany zachwycają pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Tej wiosny na pętlach autobusowych i tramwajowych znowu kwitną tysiące krokusów, żonkili i tulipanów. W tym kolorowym zestawie są też różnobarwne bratki i stokrotki.

Aranżacje ze 180 tysięcy kolorowych krokusów, żonkili i tulipanów prezentują się niezwykle efektownie w ponad 20 miejscach, m.in. na pętlach Wiatraczna, al. Wilanowska, Żerań FSO czy Metro Marymont. Najbliższe wyzwanie to więcej zieleni na pętli przy Dworcu Centralnym, gdzie zostanie zasadzonych 500 krzewów róż, hortensji i śnieguliczek.

Projektantkami tych dekoracji są ekspertki od roślin z Zarządu Oczyszczania Miasta – **Alina Kulińska** oraz **Marta Kucińska**. Zadaniem architektek krajobrazu jest zaprojektowanie nie tylko efektownych kompozycji, ale także dobór odpowiednich kwiatów, ich kolorystyki oraz odpowiedniej lokalizacji. A każda pora roku to inna odsłona kwiatowego wystroju przystanków. W ubiegłym roku pętle zdobiło w sumie niemal 200 tysięcy sezonowych roślin.

– *Dobór gatunków, które będą dekorowały pętle, jest zgodny ze sztuką ogrodniczą i dokładnie przemyślany* – tłumaczy Marta Kucińska. – *Kwiaty, oprócz tego, że powinny mieć wysokie walory estetyczne, muszą być – zwłaszcza te wiosenne – odporne na warunki atmosferyczne, szczególnie na niskie temperatury. Ponadto, aby tworzyły spójną kompozycję, rośliny trzeba dobierać także pod kątem podobnych wymagań dotyczących składu gleby, wilgotności czy siły nasłonecznienia.*

Co uważniejsi pasażerowie zauważyli też w ubiegłym roku nowe elementy wystroju – wielopoziomowe, przestrzenne kwietniki. Na pętli Wilanów czy Wiatraczna obsadzone są one stokrotkami i bratkami. Kwiatowe kaskady, które znajdują się na sześciu krańcowych przystankach, zmieniają się wraz z porami roku. W lecie udekorowane będą tysiącami pelargonii, begonii, niecierpków, a jesienią będą mienić się odcieniami fioletu, czyli barwami wrzosów i bardzo efektownej kapusty ozdobnej. Ta ostatnia to w ostatnich latach w naszym mieście przebój florystyczny – stosowana jest także na kwietnikach przyulicznych i parkowych. – *Aby te wszystkie rośliny długo i pięknie się prezentowały, konieczna jest ich odpowiednia pielęgnacja.* – mówi Alina Kulińska. – *Posadzone w kaskadowych kwietnikach wymagają więcej pracy, niż te rosnące bezpośrednio w gruncie – częstszego podlewania i dostarczania składników odżywczych.*





Wszystkie odsłony kwiatowych dekoracji na pętlach spotykają się z bardzo ciepłym i pozytywnym przyjęciem pasażerów i turystów, zwłaszcza tych z zagranicy. Kolorowe kwietniki i tulipanowe rabaty są chętnie fotografowane.

Ale zieleń to nie tylko kwiaty. Opieką i systematyczną, fachową pielęgnacją objęte są także drzewa i krzewy, a także łącznie około 10 ha trawników na ponad 50 pętlach. – *Spojrzeliśmy na pętle jako na miejsce, które dzięki umiejętnemu zarządzaniu mogą nie tylko uprzyjemniać podróżowanie po stolicy komunikacją miejską, ale patrząc szerzej – podnosić jakość przestrzeni publicznej i poprawiać komfort życia mieszkańców. Stąd plany nowych aranżacji i staranna pielęgnacja tych z ubiegłego roku* – mówi **dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta Tadeusz Jaszczołt**.

Ukwiecanie pętli komunikacji miejskiej ma dość młodą historię. Opieka nad terenami zieleni na krańcowych przystankach została w 2017 roku przydzielona Zarządowi Oczyszczania Miasta. Wtedy to w ramach programu rozwoju zieleni powstał projekt ukwiecenia. Pierwszy raz w historii krańcowe przystanki udekorowane zostały wiosną ubiegłego roku. Po roku na pętlach znowu jest kolorowo.



Historia spisana z biletów

Bilety warszawskiej komunikacji miejskiej zmieniały się tak, jak sam transport publiczny. Stawały się coraz nowocześniejsze, łatwiejsze w obsłudze, bardziej kolorowe, staranniej wykonane, lepiej zabezpieczone. Kiedy na nie patrzymy, z łatwością możemy się domyślić, kiedy w Warszawie zostało otwarte metro, a kiedy wprowadzono nowy system biletowy.

Starsi pasażerowie z pewnością pamiętają, że końcówka lat 80. to w Polsce szalejący kryzys, brak niemal wszystkich towarów, trudny dostęp do usług. Przemiany wolnorynkowe dopiero się zaczynały i na efekty trzeba było poczekać. Nic więc dziwnego, że trzeba było oszczędzać i dlatego, jeszcze dwa lata po powstaniu Zarządu Transportu Miejskiego, karnet na przejazdy był drukowany na niezbyt estetycznym, szaro-kremowym papierze, a pole, gdzie wpisywało się imię i nazwisko posiadacza zaczynało się od skrótu „OB." czyli „Obywatel" – powszechnie używanego w dokumentach w czasach PRL.

Końcówka lat 80. oraz początek lat 90. to także wysoka inflacja, która nie ominęła transportu. Podwyżki były nieuniknione, dlatego w 1989 roku Miejskie Zakłady Komunikacyjne 1 marca wprowadziły wyższe ceny biletów. Ceny rosły, pieniądze traciły na wartości i warszawiacy za jazdę autobusem, tramwajem czy trolejbusem zaczęli płacić tysiące złotych, np. idąc do kiosku po bilet trzeba było mieć przygotowane 3000 złotych za bilet ulgowy lub dwa razy więcej za bilet normalny. Warto przy okazji pamiętać, że z kolei wypłatę odbierało się w kasie w milionach złotych.



Denominację, przeprowadzoną w 1995 roku, widać było również w biletach warszawskiej komunikacji. Było to też wyzwanie dla dyrekcji i pracowników warszawskiego ZTM. Przez pewien czas, gdy w obiegu funkcjonowały dwa rodzaje środków płatniczych (tzw. stare i nowe złotówki) za ten sam bilet można było zapłacić 60 groszy albo 6000 złotych. Tyle właśnie kosztował bilet jednorazowy lub tranzytowy normalny.

Skąd taka niespotykana nazwa? W 1995 roku (dokładnie 7 kwietnia) otwarty został pierwszy odcinek 1. linii metra – ze stacji Kabaty do stacji



Politechnika a bilet tranzytowy umożliwiał przesiadkę do metra z innego pojazdu komunikacji miejskiej bez konieczności kupowania nowego biletu. W tym samym roku w obiegu można było jeszcze spotkać bilet ulgowy za 3000 złotych, który jest ciekawy o tyle, że stanowi świadectwo tego, jak zmieniała się komunikacja miejska na przestrzeni lat. Na bilecie znajdowała się adnotacja, że uprawnia do przejazdów: autobusem, tramwajem, trolejbusem lub metrem. Były to więc bilety z 1995 roku, bo tylko wtedy, ledwie przez kilka miesięcy między 7 kwietnia, a 31 sierpnia funkcjonowały w Warszawie obok siebie dwie linie trolejbusowe do Piaseczna (51 i nocna 651) oraz fragment pierwszej linii metra.

Dzisiejsi pasażerowie komunikacji mogą nie pamiętać tego, że jeszcze w latach 90. funkcjonowały w transporcie publicznym bilety dwustronnego kasowania. Jak działały? Płaciło się w kiosku pełną cenę za bilet, a jeśli ktoś miał prawo do ulgowych przejazdów, kasował go po jednej stronie i mógł wykorzystać ten bilet dwa razy: jeśli nie miał uprawnień, musiał go podziurkować z obu stron już przy pierwszym przejeździe.

Właśnie, kasowniki to ciekawa część historii biletowej tamtego okresu, bo żółte urządzenia, które znamy dzisiaj z pojazdów WTP, kodujące informacje na pasku magnetycznym, pojawiły się w pojazdach dopiero w 2001 roku. Wcześniej funkcjonowały kasowniki bolcowe, starsze, z rączką nazywane „krabami" oraz wprowadzone później – mniejsze, które się dociskało.

Pod tajemniczym układem dziurek, który dla ogromnej większości pasażerów pozostawał zagadką (i tak miało być) kryły się dwie ostatnie cyfry daty i dwie ostatnie cyfry numeru taborowego. Zdarzali się nieuczciwi pasażerowie, którzy sami próbowali dziurkować bilety. Były też, i to dość częste, przypadki zatykania kasowników pociętym papierem, zapałkami lub gumą do żucia – wtedy można było się tłumaczyć kontrolerowi, że biletu nie dało się skasować.

Zabezpieczenia też nie były najlepsze. Na początku w obiegu funkcjonowały bilety, praktycznie bez żadnych zabezpieczeń, wskazówką autentyczności był papier o specjalnej gramaturze. Potem pojawiły się hologramy, ale co odważniejsi wycinali je ze sreberek, używanych do pakowania czekolady lub po prostu kserowali licząc, że w pośpiechu, w autobusie kontroler nie zwróci uwagi na szczegóły. Fałszywe bilety można było kupić na przystankach z toreb na kółkach a nierzadko zdarzało się, że bilet



kupiony np. na ul. Świętokrzyskiej przy Nowym Świecie miał nieco inne kolory i kształt liter niż ten kupiony przy Marszałkowskiej.



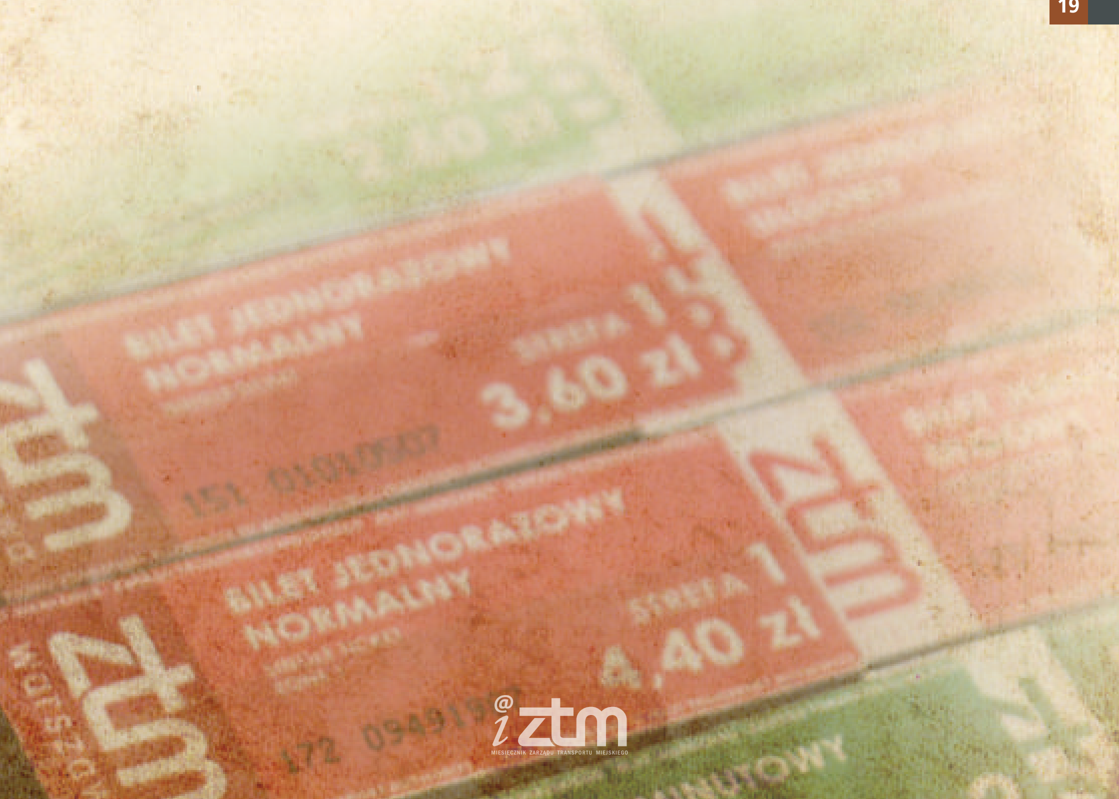
Warto też przypomnieć, że od samego początku bilety na warszawską komunikację szatą graficzną nawiązywały do symboli stolicy. Dlatego na biletach z lat 90. znajdziemy wiele wzorów, na których widać warszawską Syrenkę, pomnik Fryderyka Chopina w Łazienkach czy Kolumnę Zygmunta. Na niektórych wzorach, choćby Bilecie Jednodniowym – Sieciowym na Okaziciela, widniał także kontur Warszawy. Dzisiaj tę funkcję spełnia „tetka", która łączy w sobie tradycję z nowoczesnością. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Dziękujemy byłemu pracownikowi ZTM, p. Markowi Teofilakowi za udostępnienie kolekcji biletów.

Opracowano na podstawie:

1. http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,54420,1225491.html
2. https://tygodnik.tvp.pl/17044151/w-cieniu-lomiarza-czyli-jak-niemal-20-lat-temu-otwierano-i-linie-metra-w-warszawie
3. opracowanie własne



zakochaj się
w Warszawie